0. IDENTIFICATION, PAGES EN VIGUEUR, APPROBATION, GESTION DU DOCUMENT

1. PROGRAMME D'ENTRETIEN APPLICABLE AUX AERONEFS SUIVANTS

Constructeur/type	Immatriculations	Numéro de série
A SCHLEICHER / KA 8B	F-CPQB F-CHME	8593 8810

TITULAIRE

LES PLANEURS DE PUIVERT

EN QUERCORB

11230 PUIVERT

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR ET APPROBATION

Page	Edition	Date	Page	Edition	Date	Page	Edition	Date
0-1	01	12/12/2013	III-1	01	12/12/2013	VI-3	01	12/12/2013
0-2	01	12/12/2013	IV-1	01	12/12/2013	VI-4	01	12/12/2013
0-3	01	12/12/2013	IV-2	01	12/12/2013	VI-5	01	12/12/2013
0-4	01	12/12/2013	V-1	01	12/12/2013	VI-6	01	12/12/2013
I-1	01	12/12/2013	V-2	01	12/12/2013	VI-7	01	12/12/2013
I-2	01	12/12/2013	V-3	01	12/12/2013	VI-8	01	12/12/2013
I-3	01	12/12/2013	VI-1	01	12/12/2013	VI-9	01	12/12/2013
II-1	01	12/12/2013	VI-2	01	12/12/2013	VI-10	01	12/12/2013

Ce programme d'entretien est approuvé par l'autorité compétente, comme permettant de répondre, pour les utilisateurs aux recommandations du constructeur ainsi qu'aux exigences de la réglementation (CE) 2042/2003 et ultérieures, notamment de la partie M de ce règlement.

Références de la lettre d'acceptation

(N° de référence / date / nom du signataire):

……..

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

La revue du document est faite à intervalles d'un an. Les revues ainssi effectuées sont enregistrées manuellement dans le tableau ci-après même si elles ne donnent pas lieu à une nouvelle édition (révision du contenu) du programme d'entretien.

Edition	Objet	Nom / Visa	Date
01	Création et mise en conformité Part M	VUILLEN Jean-Claude	12/12/2013

SOMMAIRE

Section 0 Identification, pages en vigueur, historique des modifications et des revues, approbation, sommaire, gestion du document	P. 0-1 à 0-4
Section I Engagement du responsable, définitions, origine des données	P. I-1 à I-3
Section II Périodicité des opérations d'entretien et des pesées, reports	P. II-1
Section III Entretien des éléments d'aéronef	P. III-1
Section IV Opérations d'entretien particulières	P. IV-1 à IV-2
Section V Vols de contrôle	P. V-1 à V-3
Section VI Opérations d'entretien programmées	P. VI-1 à VI-10

GESTION DOCUMENTAIRE

L'identification de ce programme d'entretien est contenue dans le cartouche de haut de page : titre du document, numéro d'édition (01,02, etc...), date, numéro et titre de la section (0 à 6), pagination.

Tout nouvel amendement donne lieu à une nouvelle édition du document numérotée 01,02,etc..

Les changements de contenu entre une édition et la suivante sont repérés par un trait vertical en marge.

La liste des pages en vigueur ainsi que les références de l'approbation sont fournies en page 0-2.

La liste des pages en vigueur porte les références d'approbation par l'autorité.

L'historique des revues annuelles et/ou modifications du programme est fournie en page 0-3.

ENGAGEMENT DU RESPONSABLE PRESIDENT D'ASSOCIATION

Le Président de l'association dont le nom / prénom / signature sont enregistrés sur le tableau ci-après déclare que le présent programme d'entretien prend en compte :

1. L'ensemble des recommandations d'entretien de l'aéronef K8B contenues dans le **Manuel de Vol Alexander Schleicher**

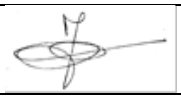
2. L'ensemble des recommandations d'entretien des fabricants des équipements montés sur les aéronefs concernés;

3. Les exigences de la règlementation (CE) 2042/2003 et notamment de la partie M.

Le Président s'engage à faire entretenir le(s) aéronef(s) **K8B** immatriculé(s) ci-après conformément au présent programme d'entretien, aux instructions établies par l'autorité, à l'expérience acquise en maintenance, aux instructions de maintien de la navigabilité délivrées par le détenteur du certificat de type ainsi que par les fabricants des équipements montés sur ces aéronefs.

IMMATRICULATION	NUMERO DE SERIE
F-CPQB	**8593**
F-CHME	**8810**

Le Président s'engage par ailleurs à faire effectuer au moins annuellement une revue du présent programme d'entretien et à lui faire apporter toute évolution requise en fonction des instructions nouvelles du constructeur et/ou des fabricants d'équipements ainsi que des instructions de l'autorité.

Nom / prénom du Président	Signature	Date
Jean-Claude VUILLEN		12/12/2013

PRESENTATION DU TYPE

Le K8B est un planeur monoplace, de technologie bois / toile / tubes métalliques soudés.

Le K8B possède la fiche de navigabilité n° 66, édition 1 de juillet 1989

DEFINITION DE L'ENTRETIEN

L'entretien des aéronefs comprend l'application d'un programme d'entretien approuvé par l'autorité, la correction des défectuosités, l'exécution de modifications ou de réparations et l'application des consignes de navigabilité par des personnels compétents.

Il doit être suffisant pour assurer l'aptitude au vol, et le bon fonctionnement des équipements et instruments installés et dont la présence à bord est exigée par la réglementation en vigueur pour assurer l'accomplissement du type de vol envisagé.

Il doit également permettre de s'assurer du bon fonctionnement des moyens de communication, de navigation et de surveillance installés ainsi que du bon état de l'aéronef au regard des règles relatives à la limitation des nuisances.

Nota: les vérifications normalement effectuées avant vol par le pilote (visite pré-vol) ne sont pas considérées comme des opérations d'entretien.

ABREVIATIONS ET ICONES

VPE : Visite de petit entretien

VA : Visite annuelle

VFE : Visite de Fin de travaux d'Entretien. A l'issue de tout entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou autres pièces ou matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés. Cette tâche est notamment à prévoir systématiquement à la fin de chaque opération d'entretien programmé de la section VI.

: Tâche critique. Elle requiert une double inspection indépendante se traduisant par la double signature de la carte de travail. Ce type de tâche concerne les interventions sur un système de commande susceptible de modifier la trajectoire, l'attitude ou la force de propulsion de l'aéronef. Voir Fiche G-NAV n° 006 (AMC M.A. 402 (a)).

: Tâche non autorisée au pilote-propriétaire. Le pilote propriétaire tel que défini au M.A. 803, ne peut libérer que des tâches qui satisfont aux termes de l'Appendice VIII (b) et à l'AMC y afférant.

PILOTES-PROPRIETAIRES AUTORISES

La liste des pilotes-propriétaires compétents autorisés à effectuer et à libérer les tâches de l'appendice VIII de la partie M est gérée indépendamment du présent programme d'entretien. Elle est établie et révisée régulièrement sous la responsabilité du titulaire du présent programme.

Les tâches non autorisées aux personnes ainsi désignées sont repérées dans le présent programme d'entretien au moyen de l'icône présentée ci-dessus. Il en découle que les tâches listées dans le présent programme d'entretien non ainsi repérées ainsi que toute autre tâche qui ne serait pas listée dans le présent programme mais qui répondrait aux critères de l'Appendice VIII de la partie M peuvent être effectuées par les personnes désignées.

TERMINOLOGIE

1. Inspection de routine :

Consiste en un examen global visuel ou en un essai de fonctionnement. Elle permet de s'assurer de l'état d'un sous-ensemble d'aéronef tant qu'un désassemblage n'est pas nécessaire.

2. Inspection détaillée :

Consiste en un examen complet d'un sous-ensemble d'aéronef avec tous les désassemblages nécessaires, pour remplir les exigences de l'article 7.5 de l'arrêté du 24/07/1991 de façon à déceler les défectuosités et prévoir celles qui auraient des conséquences catastrophiques.

3. Examen visuel :

C'est une des composantes de l'inspection de routine définie ci-dessus. L'action a pour but de s'assurer avec attention du bon état d'un organe, visuellement, « in situ ».

Exemple: recherche de criques ou corrosions.

4. Examen détaillé :

C'est une des composantes de l'inspection détaillée telle que définie ci-dessus, il consiste en un examen approfondi d'un organe soit visuellement après démontage ou encore en s'aidant d'une loupe ou en utilisant d'autres moyens d'investigation (ressuage, magnétoscopie, courant de Foucault, etc.)

5. Vérification :

C'est une des composantes aussi bien de l'inspection de routine que de l'inspection détaillée. C'est une opération par laquelle on s'assure d'une conformité ou d'un état d'après mesure ou à l'aide d'un instrument de contrôle.

Exemple: vérification de la tension des câbles de commandes de vol.

6. Essais, tests :

C'est aussi une des composantes de l'inspection de routine et de l'inspection détaillée suivant le cas. Ils ont pour but de s'assurer du bon fonctionnement d'un organe ou équipement avec, éventuellement, une vérification des performances avec ou sans instruments de contrôle.

Exemple: essai au banc de l'altimètre.

DECOMPTE DES HEURES DE VOL

Le planeur effectue en moyenne 100 heures par an

Les heures de vol sont décomptées "cale à cale". Elles sont applicables aux potentiels et périodicités. Le nombre d'atterrissages est également comptabilisé en exploitation pour les potentiels exprimés en nombre de cycles.

2. PERIODICITE DES OPERATIONS D'ENTRETIEN ET DES PESEES

PERIODICITE DES VISITES

Visite de petit entretien (VPE) :

Cette visite doit être exécutée toutes les **100 h** de vol (+/- 10 %). Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Inspection annuelle (VA) :

Cette visite est due à l'échéance calendaire de **12 mois (un an) et/ou après 400 h de vol** (+/- 1 mois ou +/- 5 %). Le programme de cette inspection est détaillé à la section 6 de ce document.

Pesées :

Une nouvelle pesée physique du planeur avec détermination du centrage doit être effectuée une fois tout les **5 ans** ou dès lors qu'une modification ou une réparation importante a été effectuée ou que le revêtement de l'appareil a été refait de manière complète.

La méthode de pesée du **K8B** est décrite dans le Manuel de vol et d'exploitation pour le K8 B dans la fiche de navigabilité.

Un inventaire des équipements présents à bord doit être annexé à la fiche de pesée.

Une pesée physique n'est pas nécessaire dans la mesure où la modification peut se calculer.

Seule la pesée physique de l'aéronef ne doit pas être effectuée par le pilote-propriétaire.

REPORT DE TRAVAUX D'ENTRETIEN

Les fascicules P 42-20 et P 42-21 ne s'appliquent plus aux aéronefs sous statut EASA.

En conséquence, les reports de potentiel des équipements règlementaires obligatoires ne sont pas possibles. Cependant, les reports des visites de maintenance au-delà des échéances règlementaires (pour regroupement des travaux) restent possibles si aucune exigence (constructeur, fabricant ou AD) ne s'y oppose.

Dans de tels cas, le Responsable Technique devra solliciter une autorisation de déviation auprès de l'OSAC selon les règles du fascicule P 04-00 en vigueur disponible sur le site de l'OSAC.

3. ELEMENTS A POTENTIEL OU A VIE LIMITEE

EQUIPEMENT / TYPE	OPERATION		POTENTIEL OU LIMITE DE VIE	DONNEES D'ENTRETIEN
Harnais **Gadringer**	Remplacement		Selon état et au plus tard 12ans	Fiche technique **N°5du10/10/89**
Crochet de remorquage **E75**	Révision	PP Pilote Propriétaire	**2000** cycles	Fiche technique **02/1989/rev mars2001**
Crochet de treuillage **G72**	Révision	PP Pilote Propriétaire	**2000** cycles	Fiche technique **02/1989/rev mars2001**
Câbles de palonnier	Remplacement	PP Pilote Propriétaire	**Suivant état**	Manuel d'entretien aéronef
Anémomètre **Winter R10-210/8**	Essai au banc	PP Pilote Propriétaire	Selon état et recommandation fabricant	Notice de maintenance **Winter**
Radio Becker **AR 2008 – 25 / 760**	Essai radio		Selon état et recommandation fabricant	Notice de maintenance **R 41-15 Ed en vigueur**

INSTALLATION RADIO ELECTRIQUE DE BORD PP Pilote Propriétaire

En plus de la procédure décrite au(x) manuel(s) d'entretien et dans le cas où l'aéronef est pourvu d'un transpondeur, l'inspection de l'installation radio-électrique de bord devra se référer au fascicule DSAC/NO P- 41-15 Ed 2 Rev 0 - 04/2011 disponible sur le site OSAC.

4. OPERATIONS D'ENTRETIEN PARTICULIERES

4.1 ATTERRISSAGE DUR OU EN SURCHARGE ET CHEVAL DE BOIS

Vérifier :

- Le train d'atterrissage, ses blocs cylindres et ses cadres de fixations
- Le support du bloc cylindre avant (sous le siège avant, surtout les tubes)
- L'état de la structure principalement les points d'attaches ailes/fuselages
- Le jeu des points d'attache des ailes, du plan fixe
- Les collages et l'état des cadres et renforts de fuselage
- Absence de fissures à l'intrados, l'extrados et aux nervures d'emplanture d'ailes
- Absence de criques aux nervures supportant le faux longeron d'ailerons
- Absence de points durs dans la timonerie de profondeur (sous siège arrière)
- Absence de déformations des tubes dessus/dessous le fuselage

Prononcer une A.P.R.S.

4.2 VOL EN CONDITIONS DE TURBULENCE EXCESSIVE

Idem atterrissage dur ou en surcharge et cheval de bois, vérifier en plus :

Examen général de la structure, absence de déformation

Prononcer une A.P.R.S.

4.3 INSPECTION APRES VOL DANS LA GRELE

Idem vol en conditions de turbulence excessive, vérifier en plus :

Examen du plexiglas

Prononcer une A.P.R.S.

4.4 INSPECTION APRES COUP DE FOUDRE

Les effets de la foudre se manifestent généralement par deux sortes de phénomènes.

1° Thermiques

Pouvant entraîner la fusion de certains éléments, (crochet de remorquage, train d'atterrissage, antennes) ou susceptibles de produire une élévation de température de courte durée et sur une zone limitée, suffisante pour porter atteinte au traitement thermique du composant concerné.

2° Electriques et magnétiques

Pouvant entraîner des surintensités dans certaines portions des circuits électriques, ainsi que la magnétisation parasite de certains composants.

Lorsque le pilote signale que l'appareil a été frappé par la foudre, ou lorsque un semblable phénomène a été constaté au sol, il y a lieu de procéder aux vérifications ci-après avant remise en service de l'appareil (Idem inspection après vol dans la grêle) :

- Examiner extérieurement l'ensemble de la cellule pour recherche d'anomalies évidentes du type décrit en 1 ci-dessus, ou encore présentant les traces d'un arc électrique avec petits cratères de micro fusion colorés généralement noir qui peuvent être localisés ou dispersés sur une assez grande surface,
- Vérifier en particulier le bon fonctionnement du compas.

Prononcer une A.P.R.S.

4.5 OPERATIONS DE STOCKAGE

4.5.1 Sur remorque, ou hangar:

- Prendre soins qu'il ne reste pas d'eau dans les différentes parties du planeur, notamment dans les cages d'aérofreins: les maintenir sèches à l'aide d'une éponge si nécessaire.
- Les remorques ou le hangar doivent être aérés correctement pour éviter la condensation à l'intérieur du planeur
- Toutes les ouvertures seront maintenues fermées pour éviter l'absence de rongeurs, les housses de protections seront mises si possible.
- En cas de stockage prolongé, démontage des instruments, et stockage dans un local tempéré.

4.5.1 A l'extérieur:

- Protéger le planeur du soleil à l'aide de housses de couleur claires.
- Protéger le planeur de la pluie en obturant toutes les ouvertures, ainsi que les cages d'aérofreins.
- Protéger le planeur du vent en l'arrimant au sol.

5. VOLS DE CONTROLE

CAS D'EXIGIBILITE

Vol de contrôle complet

Un vol de contrôle complet comprend la vérification générale des performances de l'aéronef indiquées au manuel de vol, le fonctionnement correct des différents systèmes, et l'exécution des procédures non appliquées habituellement en exploitation (procédures de secours par exemple).

Il est exigé après une visite de grand entretien ou une réparation importante consécutive à un accident, (sauf si une dispense a été obtenue lors de l'approbation de la réparation ou encore dans le cadre d'un entretien progressif) ou à l'aboutissement d'un cycle complet d'opérations de grand entretien.

Vol de contrôle réduit

Un vol de contrôle réduit ne comprend que la vérification de certaines fonctions des systèmes de l'aéronef qui sont liées directement ou indirectement aux travaux effectués. Un vol de contrôle réduit est exigé lorsque, à l'issue d'une opération d'entretien, les vérifications au sol ne permettent pas de s'assurer du fonctionnement satisfaisant de l'avion, notamment :

1. Lors d'une intervention sur les commandes de vol, sauf dispense, après démonstration prévue au manuel d'entretien ;
2. Lorsqu'après une modification ou une réparation de l'aéronef, la nécessité d'effectuer un vol de contrôle est précisée dans le dossier de la modification ou de la réparation approuvée.

CONDITIONS DES VOLS DE CONTROLE

Le vol de contrôle doit être effectué dans les conditions suivantes :

1. Les conditions météorologiques doivent être et rester supérieures aux minimums attachés au tour de piste à vue sur l'aérodrome considéré pendant toute la durée du vol.
2. Toutes les manœuvres de contrôle doivent être exécutées en conditions VMC.
3. La masse au décollage ne doit en aucun cas excéder la masse maximale à l'atterrissage sauf dans le cas d'essai des ballasts.

PROGRAMME DES VOLS DE CONTROLE

VOL DE CONTROLE				
Type aéronef **:** ……	Immatriculation : …….	N° série :… …….	Date :……/……../……	
Masse : ……kg	Centrage : ……..%	Vent : ……°/…..... kt	QFU :……..°	QNH : …….hpa
QFE bord : ……hpa	QFE tour : ……hpa	Nom pilote :……	Signature :……	

ACTION	OBJECTIF	CONSTATE
ALIGNE SUR LA PISTE		
Compas magnétique	Concordance avec QFU + ou – 5°	……..
Altimètre	Concordance avec QFE + ou – 2mb	……..
Système de remorquage	Essais de largage satisfaisants	……..
☐ Lancer au treuil ☐ Remorquage		
SI VOL REMORQUE (montée à Zp 1000 m au dessus de la couche turbulente)		Heure décollage : …… Zi largage : ……
Installation anémométrique Av	Concordance avec les valeurs avion	100/130 :…..…/….....
Installation anémométrique Ar	Concordance avec les valeurs avion	100/130 :…..…/….....
Compensateur de profondeur	Equilibre satisfaisant	……..
Evolutions derrière le remorqueur	Retour possible en position après s'en être écarté	……..
Largage câble	Manœuvre aisée	<20daN……....
BASSES VITESSES Contrôle d'efficacité des gouvernes	Bonne aux 3 axes jusqu'à Vs0 et Vs1	……..
DECROCHAGES STATIQUES Configuration lisse	Env. 59 km/h à 450 kg	…… ……
Configuration atterrissage (AF)	Env. 70 km/h à 450 kg	…… ……

VOL DE CONTROLE (suite)		
ACTION	**OBJECTIF**	**CONSTATE**
GRANDES VITESSES **En configuration lisse** Sollicitation des gouvernes Braquage max.autorisé jusqu'à Va = 140 km/h 1/3 du braquage max.autorisé de Va = 140 km/h à VNE= 200 km/h	 Bon amortissement aux 3 axes Pas de tendance oscillations entretenues ou à vibrations Pas d'aspiration d'A.F. Atteindre VNE en air calme	 ……..…… …….. …….. ……..
AEROFREINS SORTIS De Va à VNE effectuer plusieurs sorties AF, avec rentrée 0,75 VNE **Attention au contrôle du planeur lors du déverrouillage**	 Rentrée possible jusqu'à 200 km/h Effort < = 20 DaN	 ……....
AU COURS DU VOL Instruments de bord fondamentaux Instruments particuliers en option Verrière Aérateur cabine Retour terrain Approche Atterrissage, frein de roue	 Bon fonctionnement qualificatif, pas de buée sur les verres, pas d'influence des circuits électriques (batterie, pile) sur le compas magnétique. Vérification qualitative des fonctions Bonne étanchéité, pas de bruit aérodynamique Dosage, efficacité et répartition correcte Bien étanche sur fermé Vi recommandé AF sortis = 90 km/h Bonne efficacité, bien progressif	 …….. …….. …….. …….. …….. ……

6. OPERATIONS D'ENTRETIEN PROGRAMMEES

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
1. SUR PLANEUR MONTE, ETAT DES JONCTIONS, APPRECIATION DES JEUX MECANIQUES							
- Attaches voilure et empennages		O	O				
- Jeu des axes et des fixations des ferrures principales (effectuer des sollicitations manuelles verticales et horizontales aux extrémités)		O	O				
- Verrouillage de sécurité des assemblages et systèmes de commande		O	O				
- Commandes de profondeur, direction, gauchissement, aérofreins (gouvernes maintenue, effectuer des sollicitations manuelles sur les commandes du poste de pilotage)		O	O				
- Jeu dans la timonerie d'aileron et de profondeur. Les efforts à appliquer ne doivent pas être trop importants car il y a risque de confusion avec l'élasticité dans les commandes.		O	O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
- Si un jeu sensible est décelé, une réparation s'impose.		O	O				
2. ETAT DES REVETEMENTS							
Structure principale. Construction bois et tube entoilé							
- Etat de l'entoilage, coupures et déchirures (mettre des pièces aux déchirures et amorces de déchirures. Retouche de peinture)		O	O				
- Etat des revêtements en contreplaqué, recherche de traces d'altération dues à l'humidité		O	O				
- Etat de la peinture		O	O				
- Etat des carénages de raccordement, criques, fissures, bosses, déformations, accrochages défectueux			O				
Etat des trous de drainage ou de mise à l'air libre et débouchage éventuel:							
Sous le fuselage		O	O				
Dans la voilure		O	O				
Sur les gouvernes et l'empennage horizontal		O	O				
3. VERRIERE							
- Etat du Plexiglas, criques, perte de transparence		O	O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
- Etat de la fenêtre, bon fonctionnement			O				
- Etat du cadre, déformation des fixations			O				
- Graissage		O	O				
- Vérifier le bon fonctionnement du dispositif d'ouverture, de fermeture et de verrouillage		O	O				
- Apprécier l'étanchéité verrière fermée.			O				
- Vérifier l'état de la drisse		O	O				
- Vérifier le bon fonctionnement du largage (détresse) par une manœuvre simulée		O	O				
4. POSTE DE PILOTAGE							
- Propreté générale		O	O				
- Etat de siège et du baquet		O	O				
- Examen des harnais, état des sangles (propreté, déchirures, coutures) et des attaches sur la structure, bon fonctionnement de la boucle et des tendeurs coulissants (déformation, oxydation)			O				
- Graissage		O	O				
- Fonctionnement des réglages palonniers			O				
- Etat du circuit de frein de roue et réglage éventuel		O	O				
- Etat des poignées de commande, conformité des couleurs avec la norme		O	O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
5. GOUVERNES (gauchissement, profondeur, direction, aérofreins)							
- Appréciation de la liberté de débattement, frottements, points durs, jeux.		O	O				
- Aérofreins: appréciation des efforts de verrouillage et de déverrouillage, état des articulations, déformations			O				
- Dépose de toutes les gouvernes et des plaques d'aérofreins, leviers de commandes, nettoyage, graissage remontage			O				
- Vérification de la masse et de l'équilibrage de chaque gouverne			O				
- Mesure des débattements des ailerons, de la gouverne de profondeur, de la direction et des aérofreins. Vérifier la conformité avec les valeurs données sur la fiche de navigabilité.			O				
- Graissage (se confomer au plan de graissage du manuel de vol, section IV – Entretien)		O	O				
6. COMMANDES DE VOL: gauchissement, profondeur, direction. Autres commandes: aérofreins, compensateur, crochet, etc.							
- Examen visuel du manche et des palonniers (criques, déformation, jeu)		O	O				
- Compensateur de profondeur: vérifier le fonctionnement et son irréversibilité		O	O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
- Examen nettoyage, dépose si nécessaire des renvois, guignols, axes, supports, rotules, roulement, bielles, dispositifs coulissants, etc.							
- Graissage (se confomer au plan de graissage du manuel de vol, section IV – Entretien)		O	O				
- Câbles: remplacer les câbles qui présentent des traces d'usure ou de corrosion							
- Vérifier l'absence de frottement excessif des gouvernes et autres commandes		O	O				
- Vérification et réfection si nécessaire des collages nervure/longeron de la gouverne de profondeur			O				
- Vérifier l'absence de criques à la soudure du support central de la profondeur			O				
- Vérifier les supports de paliers et les efforts de verrouillage de la commande d'aérofreins			O				
7. CROCHET DE LANCEMENT							
- Nettoyage sur planeur		O	O				
- Vérification et dépose et repose éventuelles: suivant livret constructeur. (2000 / 1200 lancers selon conditions d'utilisation)		O	O				
Appréciation de l'effort de largage			O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
8. ATTERRISSEURS							
- Dépose du train principal et de sa roue, examen des soudures, déformations, corrosion, criques, protection			O				
- Dépose et démontage du patin avant et de dérive, criques, corrosion .			O				
- Vérification extérieure et nettoyage des compartiments de la roue		O	O				
- Etat de la fourche de train, de l'amortisseur			O				
- Etat des supports de roue			O				
- Graissage		O	O				
- Etat du frein de roue, usure, efficacité, péremption des tuyauteries et du liquide si frein à disque		O	O				
- Gonflage et usure des pneus (2.5 bars)			O				
- Etat du carénage de train			O				
9. STRUCTURE							
Examen de la structure interne du planeur, et en particulier, des éléments vitaux et des parties localement sujettes à des avaries							
- Longeron de voilure			O				
- bord d'attaque de voilure			O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
- Caissons de voilure			O				
- attaches de voilure			O				
- Saumons d'ailes			O				
- Longeron et caissons des empennages			O				
- Attaches des empennages			O				
- Caissons de fuselage supportant la voilure			O				
Ensemble de la structure du cockpit, siège, bordure, verrière, cloisons							
Dans les structures tubes métalliques: - Fléchissement, déformations, criques aux soudures Corrosion, protection			O				
Dans les pièces mécaniques (axes d'attache) - Evaluation des jeux - Marquage martelage, corrosion			O				
- Etat de la protection sur les éléments métalliques, particulièrement ceux exposés aux agressions mécaniques et à la corrosion (câbles, éléments du train)			O				
10. DISPOSITIFS PARTICULIERS							
- Poste d'oxygène (si équipé) : état des supports de bouteille, des tuyauteries, des raccords			O				
11. INSTRUMENTS DE BORD - RADIO							
- Présence des équipements obligatoires			O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
- Conformité des marquages anémométriques			O				
- Propreté des prises statiques et de la prise totale		O	O				
- Etat des tuyauteries et vérification de l'absence de corps étranger à l'intérieur (eau, sable, terre)			O				
- Vérification de l'altimètre par affichage du QNH			O				
- Vérification au banc des anémomètres	PP Pilote Propriétaire		O				
- Vérifier le bon fonctionnement de la VHF			O				
- Vérifier état des supports et de la sangle de la batterie			O				
12. PLAQUETTES ET MARQUES							
- Présence et lisibilité dans le poste de pilotage des pictogrammes et plaquettes			O				
- Présence et lisibilité des marques extérieures (immatriculation) ainsi que de la plaque d'identité			O				
13. REGLEMENTATION/ADMINISTRATION							
- Relevé de l'application des modifications obligatoires et/ou facultatives			O				
- Relevé de l'application des bulletins de service			O				
- Relevé de l'application des consignes de navigabilité (toujours obligatoires) *Nota : ce paragraphe est mis à jour au fur et à mesure de la parution de la règlementation obligatoire*.		O	O				

OPERATIONS	Tâches interdites pilote propriétaire	Visite 100h	V.A.	Observations	Taches criiques	Visa 1	Visa 2
14. VERIFICATION GENERALE DE FIN DE TRAVAUX D'ENTRETIEN							
- Vérifier labsence d'outils, équipements et autres pièces ou matériel étranger à l'aéronef et que tous les panneaux déposés ont été réinstallés.		O	O				
15. CONTROLE FINAL POUR APRS							
- Constitution du dossier de visite		O	O				
- Mise à jour du carnet de route		O	O				
- Contrôle final des tâches critiques		O	O				
- Approbation pour remise en service		O	O				

NOTE PRATIQUE : La photocopie des tableaux de la section VI peut constituer le dossier d'enregistrement de l'opération d'entretien dès lors que les visas requis ont été apposés.Cette opération pourra être clôturée au moyen de la fiche ci-après

FICHE DE CLOTURE D'OPERATION DE MAINTENANCE

TYPE / MODELE DE L'AERONEF :……	
IMMATRICULATION :…….	NBRE HEURES DE VOLS :……..
N° DE SERIE :……	NBRE DE LANCERS :……..
TYPE D'OPERATION EFFECTUEE (cocher)	☐ 100 H ☐ VA
DEFAUTS CONSTATES ET CORRIGES :	
ELEMENTS REMPLACES / FORM 1 :	
CN / AD APPLIQUEES :	
AUTRES DEFAUTS (REPORTES) :	
DATE DE DELIVRANCE DE L'APRS :……	NOM DE L'INTERVENANT HABILITE :……..
	SIGNATURE :……..